Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2014–2015

29 665 Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 212 BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 maart 2015

De afgelopen weken heeft aan de Alderstafel Schiphol intensief overleg plaatsgevonden waarin gezamenlijk de mogelijkheden zijn verkend om te komen tot een oplossing voor het knelpunt met de regel voor de inzet van de vierde baan op Schiphol. Over dit knelpunt heb ik u op 18 november 2014 geïnformeerd[1].

De voorzitter van de Tafel heeft mij vervolgens op 29 januari 2015 geïnformeerd over de uitkomsten van de verkenning door de partijen aan Tafel die geleid hebben tot een eenstemmig advies (bijlage 1[2]). Diezelfde dag heb ik u het advies van de Alderstafel toegestuurd[3]. In deze brief heb ik u aangegeven dat het Kabinet u op korte termijn een reactie op dit advies zal doen toekomen, waarbij tevens in zal worden gegaan op de gevolgen die dit advies heeft op het traject en de precieze invulling van het reeds bij uw Kamer ingediende wetsvoorstel inzake het nieuwe normen- en handhavingstelsel (Kamerstuk 34 098, nrs. 1 t/m 3), het onderliggende Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) en de m.e.r.-procedure.

Met deze brief geef ik invulling aan deze toezegging. Tevens wordt met deze brief voldaan aan het informatieverzoek van de vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu over een mogelijke aanpassing van het Aldersakkoord inzake het maximum aantal vliegbewegingen en het gebruik van de vierde baan.

Advies Alderstafel

Uitgangspunt bij de gesprekken aan de Alderstafel om te komen tot een oplossing was het zoeken naar een evenwichtige benadering waarbij een

[1] Kamerstuk 31 936, nr. 232
[2] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl
[3] Kamerstuk 29 665, nr. 210

kst-29665-212
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2015

balans wordt gevonden tussen een selectieve groei van de luchthaven Schiphol enerzijds en hinderbeperking in de omgeving anderzijds, waarbij ook het belang van de hubfunctie van Schiphol voor de Nederlandse en regionale economie wordt onderschreven. Partijen hebben hierbij aangegeven eraan te hechten dat een oplossing past binnen de structuur van het Aldersakkoord 2008 waarbij alle overige afspraken uit het akkoord van kracht blijven.

Kern van het eenstemmige advies van de Alderstafel is dat de regel voor de vierde baan blijft gehandhaafd. De norm voor het jaarlijks gemiddelde gebruik per dag blijft 40 vliegtuigbewegingen op de vierde baan. De dagnorm wordt verhoogd van 60 naar 80 vliegtuigbewegingen op de vierde baan. De regel voor het gebruik van de vierde baan is niet van toepassing in geval van baanonderhoud, uitzonderlijk weer of andere onvoorziene en/of uitzonderlijke omstandigheden die de inzet van de 4e baan onvermijdelijk maken (hardheidsclausule).

Als tegemoetkoming voor de ophoging van de dagnorm en de introductie van een hardheidsclausule wordt de in het akkoord van 2008 afgesproken cap van 510.000 bewegingen teruggebracht tot 500.000 tot en met 2020. Na 2020 of zoveel later als de cap van 500.000 bewegingen is bereikt, treedt de 50–50 regel in werking. De hinderbeperking die wordt gerealiseerd tot het moment waarop de 500.000 bereikt is, mag door de sector gebruikt worden voor volumegroei.
De hinderbeperking die na het bereiken van de volumegrens van 500.000 bewegingen gerealiseerd wordt, wordt gedeeld tussen de omgeving en de luchtvaartsector.

Kaders en gevolgd proces

Het Kabinet heeft bij de start van de Alderstafel Schiphol in 2007 aan de partijen heldere kaders meegegeven. Daarin staan ondermeer de volgende uitgangspunten centraal:
- een voorspoedige, kwalitatieve en selectieve ontwikkeling van de knooppuntfunctie van de luchthaven Schiphol, gepaard met een duurzame inbedding in haar omgeving;
- de milieuruimte wordt bepaald door de gelijkwaardigheidscriteria; en
- bij besluitvorming geldt dat sprake moet zijn van een balans tussen de groei van Schiphol en het pakket van maatregelen voor hinderbeperking en verbetering van de leefomgeving.

Deze uitgangspunten zijn relevant geweest bij de weging van eerdere adviezen van de Alderstafel, maar zijn ook relevant in het geval er tussen partijen een hernieuwd voorstel moet komen op één van de uitwerkingspunten, zoals in dit geval de invulling van de regel voor de vierde baan.

In het advies over het nieuwe normen- en handhavingstelsel van de Alderstafel (d.d. 8 oktober 2013) is hierover geconstateerd dat *«er vanaf een volume van 470.000 bewegingen een serieus knelpunt kan ontstaan met regel 4 die handelt over het maximaal mogen inzetten van de vierde baan. Op basis van de beschikbare informatie over het vliegverkeer, de mogelijkheden in het luchtruim, alsmede de vooruitzichten van verbeteringen in de operatie op Schiphol kan niet worden uitgesloten dat ofwel de regel zal worden overtreden dan wel dat de vereiste punctualiteit niet kan worden gehaald»*. De luchtvaartsector heeft bij de gemaakte afspraken destijds (oktober 2013) aangegeven *«mogelijkheden te zien voor een oplossing van (een deel van) de gesignaleerde knelpunten in*

combinatie met de tijdspanne waarin de verwachte groei zich zou voordoen». Hierover heb ik u op 8 oktober 2013 geïnformeerd[4].

Vervolgens heeft op 22 oktober 2014 overleg tussen de delegatieleiders aan de Alderstafel plaatsgevonden, waarin de vertegenwoordigers van de luchtvaartsector hebben gemeld dat zij er op dit moment in ontoereikende mate in slagen om een substantiële bijdrage te kunnen leveren aan het oplossen van het knelpunt met de regel voor de inzet van de vierde baan. Hierover heb ik u op 18 november 2014 geïnformeerd[5]. In het Aldersakkoord 2013 is afgesproken dat in dergelijke gevallen partijen zich gezamenlijk zullen beraden, en *«mocht dit leiden tot een gedeeld inzicht en een eenstemmig besluit over een noodzakelijke aanpassing van een of meer normen, het bevoegd gezag daarvoor een voorstel doen toekomen»*. Deze bepaling is ingeroepen en dit heeft zoals aangegeven geleid tot het eenstemmige advies.

Reactie Kabinet

Ontwikkelruimte voor Schiphol

De introductie van het nieuwe normen- en handhavingstelsel op Schiphol zoals in dit advies is neergelegd, schept ontwikkelruimte voor totaal 500.000 vliegtuigbewegingen tot en met 2020 op Schiphol, binnen de criteria voor gelijkwaardigheid én binnen de regels van het normen- en handhavingstelsel. Hiernaast is ter ondersteuning van Schiphol door het Kabinet reeds extra ruimte geschapen voor 25.000 vliegtuigbewegingen extra voor Eindhoven (besluit in 2014 afgerond) en is het besluit voor 45.000 vliegtuigbewegingen voor Lelystad vergevorderd in procedure (besluit in voorjaar 2015). Uitgaande van een volume van 450.000 vliegtuigbewegingen in 2015 op Schiphol en op basis van de groeiprognose van 1,5–2,2 procent, kan in 2020 een vraag verwacht worden van circa 485.000–500.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol. Hiermee is de ontwikkelruimte afdoende voor de voorziene vraagontwikkeling van de luchtvaart in Nederland.

Bescherming van de omgeving

Bij de verdere ontwikkeling van Schiphol dient uiteraard ook de bescherming van de omgeving van de luchthaven goed geborgd te zijn. Geconstateerd wordt dat het voorstel past binnen het eerder door het Kabinet onderschreven uitgangspunt van strikt preferentieel baangebruik, waarbij die banen worden ingezet die de minste hinder in de omgeving van de luchthaven veroorzaken. De afspraken resulteren in een beperkt gebruik van een vierde baan op Schiphol, waarbij de norm voor het jaarlijks gemiddelde gebruik van de vierde baan per dag 40 vliegtuigbewegingen blijft. Door de ophoging van de dagnorm van 60 naar 80 vliegtuigbewegingen en door de verlaging van de volumecap met in totaal 10.000 bewegingen is het voorstel in balans. In het verlengde hiervan blijven de ter bescherming van de omgeving vastgestelde criteria voor gelijkwaardigheid onverminderd van kracht.

Het Kabinet is van mening dat het voorstel van de Alderstafel een gebalanceerde uitkomst bevat die recht doet aan de eerder genoemde uitgangspunten.
Het Kabinet constateert daarbij dat het voorstel kan rekenen op de instemming van alle partijen aan de Alderstafel. Daarmee is voldaan aan de voorwaarde zoals opgenomen in het Aldersadvies van oktober 2013

[4] Kamerstuk 29 665, nr. 190
[5] Kamerstuk 31 936, nr. 232

om te komen tot een aanpassing van de normen. Dit draagvlak heeft grote betekenis en heeft in de afgelopen jaren voor onderling vertrouwen gezorgd in de regio, waarbij aansprekende resultaten zijn behaald op het gebied van hinderbeperking en de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Hierbij worden bruggen geslagen waarbij de betrokken partijen de balans moeten blijven zoeken tussen hinderbeperking en een selectieve groei van de luchthaven Schiphol.
Het Kabinet neemt dan ook dit advies van de Alderstafel over.

Ruimtelijke ordening

Hiernaast is het Kabinet voornemens om op korte termijn een besluit te nemen over het eerder door de Alderstafel uitgebrachte advies over de transformatie binnen de 20 Ke zone. Daarnaast zal het Kabinet, als verdere uitwerking van het Aldersakkoord punt 12, de regionale overheden verzoeken om een onderbouwde inventarisatie van knelpunten aan te leveren. Het betreft door de regio gesignaleerde knelpunten ten aanzien van plannen met betrekking tot de bouw en het gebruik van geluidgevoelige bestemmingen in de beperkingengebieden.
Deze behoeven volgens de regio maatwerk. Vervolgens zal door betrokken partijen worden bezien of op korte termijn tot passende en werkzame oplossingen kan worden gekomen. Na besluitvorming over transformatie binnen de 20 Ke, berekening van de geluid- en risicocontouren in de MER Schiphol en mede op basis van de casuïstiek, zullen de uitkomsten hiervan verwerkt worden in het LIB. Dit zal gebeuren via het wijzigingbesluit LIB externe veiligheid en geluid.

Vervolgproces

Per brief van 18 november 2014 heb ik u laten weten dat de uitkomst van de gesprekken tussen de partijen aan de Alderstafel gevolgen kan hebben voor de precieze invulling van het bij uw Kamer ingediende wetsvoorstel tot wijziging van de Wet luchtvaart en de in voorbereiding zijnde wijziging van het onderliggende Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) in verband met de invoering van het nieuwe stelsel[6]. Thans kan ik u mededelen dat het ontvangen advies van de
Alderstafel niet noodzaakt tot aanpassing van het wetsvoorstel. Dit betekent dat er op dit punt geen reden meer is voor aanhouding van de behandeling door uw Kamer en dat de vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu een datum voor inbreng voor het verslag over het voorstel tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake het normen- en handhavingstelsel kan vaststellen.

Wel dient de concept wijziging van het onderliggende Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB), die als bijlage is gevoegd bij de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel voor het nieuwe stelsel [7], te worden aangepast aan de hand van het ontvangen advies. Het gaat hierbij om het wijzigen van de cap in maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen tot en met 2020, evenals het opnemen van de 40/80 norm en de hardheidsclausule op de regel voor de inzet van de vierde baan.

Ik stuur u hierbij op basis van het uitgebrachte advies van de Alderstafel ter informatie een geactualiseerd concept LVB als gewijzigde bijlage bij de memorie van toelichting op de wijziging van de wet Luchtvaart (bijlage 2[8]).

---

6 Kamerstuk 31 936, nr. 232
7 Kamerstuk 34 098, nr. 3
8 Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Het formele voorstel tot wijziging van het LVB zal in een later stadium in het kader van de voorhangprocedure aan uw Kamer worden voorgelegd.

De luchtvaartsector neemt op basis van het Aldersadvies nu het initiatief om de m.e.r.-procedure te starten op basis waarvan het Kabinet, na behandeling van het wetsvoorstel door Eerste en Tweede Kamer, de onderliggende besluiten (LVB en LIB) kan nemen.

Aanpassing Spijkerboorroute Floriande

In het AO Luchtvaart d.d. 26 november 2014 is gesproken over de wijk Floriande in Hoofddorp (Kamerstuk 31 936, nr. 257). Daarbij is verwezen naar een door de gemeente Haarlemmermeer ingediend voorstel aan de Alderstafel tot aanpassing van de Spijkerboorroute.
Ik heb u toen gemeld dat de Alderstafel dit voorstel op dat moment in behandeling had. Het gesprek over het voorstel en het onderliggende onderzoek dat is uitgevoerd door NLR moest nog plaatsvinden tussen betrokken partijen, zodat vervolgens aan de Alderstafel kon worden overwogen of het wenselijk was het voorstel in procedure te brengen.

Het voorstel is op 11 december 2014 aan de Alderstafel behandeld. De heer Alders heeft mij laten weten dat door alle partijen aan de Alderstafel en met instemming van de initiatiefnemer is aangegeven dat het onwenselijk is dat het voorstel voor het verleggen van de Spijkerboorroute wordt uitgevoerd (bijlage 3[9]). De LVNL concludeert dat het voorstel een negatief effect heeft op zowel de complexiteit als het veiligheidsniveau van de verkeersafhandeling op Schiphol. De analyse van LVNL is in een gesprek met onder meer de gemeente Haarlemmermeer, het NLR en LVNL toegelicht. Het NLR heeft schriftelijk laten weten dat het de redeneerlijn van LVNL begrijpt en dat een verlegging van de Spijkerboorroute onmogelijk is als het plafond van de complexiteit bereikt is. Het voorstel zou bovendien leiden tot een aanzienlijke verplaatsing van de geluidsbelasting in de omgeving.

Zoals ik in het AO Luchtvaart van 26 november 2014 heb aangegeven, zal de ontwikkeling van de verwachte substantiële afname van het aantal ernstig gehinderden als gevolg van de vaste bochtstraal tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep nauwlettend worden gevolgd door de partijen aan de Alderstafel. Hierover wordt u periodiek geïnformeerd.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld

---

[9] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl